

10 2016

LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština
plačana pri pošti
6104 Koper - Capodistria

glasnik



Foto: Mateja Clarci



Imamo
dve novi
redni
ladijski
liniji

Leto
1996 je
zaznamoval
prihod
Volkswagnov

Novi
RTG-ji

Premik
skladiščnih
blokov

Častni konzuli pokazali velik interes za Luko Koper



Foto: Rok Štemberger

7. oktobra smo v Luki Koper gostili 86-člansko delegacijo častnih konzulov RS z vsega sveta. Dvodnevno srečanje je organiziralo Ministrstvo za zunanje zadeve v sodelovanju z Gospodarsko zbornico, namenjeno pa je predstavitvi Slovenije in slovenskega gospodarstva ter poglobljanju in vzpostavljanju novih stikov s predstavniki slovenskih državnih organov ter gospodarstva.

V okviru obiska smo konzulom predstavili Luko Koper s poudarkom na investicijah, ki nas čakajo v naslednjih letih. Gostje so z velikim zanimanjem

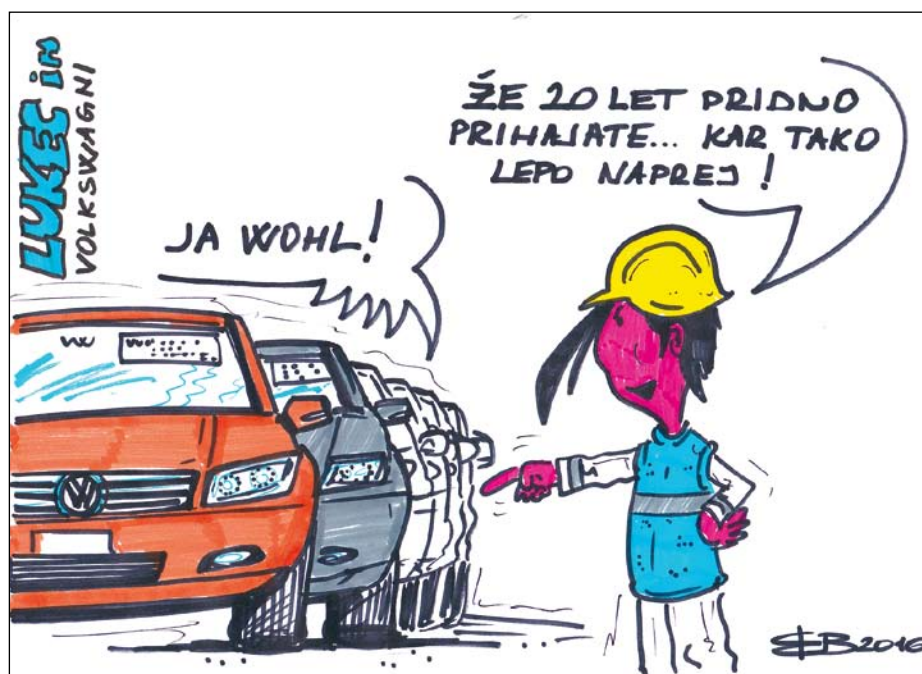
prisluhnili predstavitvi in ob koncu srečanja so predstavniki sredozemskih držav ter držav Daljnega Vzhoda izkazali zanimanje za tesnejše sodelovanje z Luko Koper.

Konzule je pozdravil tudi predsednik uprave **Dragomir Matić**, ki je ob tem povedal: »Luka Koper ima izredno geostrateško pozicijo, ki jo večina častnih konzulov že pozna. Z nekaterimi smo že pred leti vzpostavili stike, ob njihovem prvem obisku v Kopru. Sodeč po izkazovanju interesov, pa si obetamo

nove konkretne posle, saj je večina obiskovalcev iz gospodarstva.«

Častni konzuli tvorijo vse pomembnejši del gospodarske diplomacije, ki v tujini pospešujejo interese slovenskega gospodarstva, skrbijo za promocijo Slovenije in njenih potencialov na področju gospodarskega sodelovanja ter tujih investicij in imajo ključno vlogo pri odpiranju vrat slovenskim podjetjem v tujini. Dejavní pa so tudi na kulturnem, političnem in humanitarnem področju.

Mateja Clarici



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper
Izdaja Luka Koper, d.d.

Odgovorni urednik: Sebastjan Šik
Redaktorica: Tatjana Jazbec

Uredniški odbor: Jure Barovič, Elvis Božič, Kristijan Bračun, Tjaž Cedilnik, Mateja Clarici, Marko Grabljevec, Karin Kleva, Boris Kranjac, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Jasmin Omanović, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanovič, Klemen Valenčič, Dragan Zlatanovič
Ilustracije: Klemen Valenčič

Karikatura: Elvis Božič

Kreativna zasnova in AD:

Studio Kernel, D. Brečko Pozenel
Produkcija: ČZD Primorske novice

E-pošta uredništva:
luskiglasnik@luka-kp.si

Sedež družbe: Luka Koper, d.d.,
Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper

Časopis je brezplačen.

Tisk: Tiskarna Vek Koper

Naklada: 1600 izvodov

Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.



Krizo ladjarjev v Kopru čutimo že leta, predvsem z vidika pritiskov na zniževanje tarif pristaniških storitev



Foto: Mateja Clarici

Globalni izzivi srednje velikega pristanišča

Ladjarji, predvsem na področju prevoza zabojnikov, so že dalj časa v krizi. Upočasnjena svetovna gospodarska rast to stanje še poslabšuje. Razmere se neobhodno zrcalijo tudi v svetovnih pristaniščih, kjer je sto največjih na svetu v lanskem letu zabeležilo le en odstotek rasti v primerjavi z letom prej. Napovedana rast v letošnjem letu je še nižja.

To je globalna slika, o kateri poročata dve ugledni reviji iz sveta pomorske logistike, Containerisation International in Lloyd's List v sveži izdaji »100 največjih kontejnerskih pristanišč 2016«. Prvo mesto na lestvici še vedno ohranja kitajsko pristanišče Šanghaj s 36,5 milijona pretovora TEU (kontejnerskih enot). Zadnje je argentinsko pristanišče Buenos Aires z 1,4 milijona TEU pretovora v letu 2015. V Kopru smo še daleč od tega, da bi lahko sanjali o uvrstitvi na lestvico sto največjih s skoraj 800.000 TEU pretovora lani, kar pa ne pomeni, da je cilj nedosegljiv. Uresničljiv pa je le s povečevanjem kapacitet, z vlaganjem tako v pristaniško, kot zaledno prometno infrastrukturo. Pri temu ni dvoma. Vprašanje je samo, kakšne so naše – v najširšem pomenu besede, nas kot države – ambicije. Če bi gledali zgolj povprečen uspeh sto največjih kontejnerskih pristanišč na svetu, bi bili upravičeno zaskrbljeni, kaj nam prinaša prihodnost. Vendar med sto izbranimi je slika zelo pisana. Med temi so na primer tudi taka pristanišča, ki so v lanskem letu zrasla kar za 37 odstotkov, pa tudi taka, katerih pretovor je upadel za 27 odstotkov. Če te rezultate spet primerjamo s Koprom, kjer smo v lanskem letu dosegli 17-odstotno rast števila TEU, potem lahko brez zadržkov ugotovimo, da sodimo med uspešnejša pristanišča. Tudi pristanišča v naši sosesčini so v lanskem letu beležila rast kontejnerjev, kar je dober znak in pokazatelj, da se južna transportna pot, predvsem jadranska prebuja, očitno na račun severnoevropskih luk, kjer pretovor kontejnerjev pada (Rotterdam -0,5%, Hamburg -9,3%, Bremen -8,6%, Zeebrugge -23,3%).

Velik izziv za pristanišča so tudi razmere v ladijski industriji. Svetovna pomorska javnost že celo poletje spremlja dogajanje okoli korejskega ladjarja Hanjin, ki je doživel bankrot. Gre za enega največjih ladjarjev v svetu, zato je bila novica še toliko bolj šokantna. Umik njihove flote je povzročil kar nekaj težav in preglavic lastnikom blaga, ki niso vedeli, ali bo njihov tovor prispel do cilja, ali pa ga bodo v katerem od pristanišč zasegli, kakor tudi pristaniščem, ki si niso upala sprejemati njihovih ladij, bodisi ker teh stroškov ne bi nihče plačal, ali pa zaradi bojazni pred zasegom ladij s strani upnikov, kar bi zasedalo priveze v pristanišču. Ne samo Hanjin, tudi večina drugih ladjarjev pluje v rdečih številkah že vrsto let. Krive so predvsem nizke voznine, kar pa so si ladjarji zakuhali pretežno sami z naročanjem vse večjih ladij. To je povzročilo presežek ponudbe nad povpraševanjem, kar zdaj poskušajo reševati z združevanji, aliansami in podobnimi prijemi. Krizo ladjarjev v Kopru čutimo že leta, predvsem z vidika pritiskov na zniževanje tarif pristaniških storitev. Tem pritiskom smo kljubovali predvsem z vlaganji v pristaniško infrastrukturo, boljšim servisom in hitrejšim obratom blaga. In zdi se, da je to rešitev tudi za prihodnje. Namreč, analitiki napovedujejo nadaljnje združevanje ladjarjev, spremembe ladijskih linij in uporabo večjih ladij (v katera so vsi brezglavo investirali), kar pomeni, da se bodo morala temu prilagoditi tudi pristanišča. Kdor bo to priložnost zamudil, ga bodo nove ladijske linije zaobšle. Zato je odgovor Kopra na te globalne izzive podaljšanje prvega pomola in povečevanje kapacitet kontejnerskega terminala. Če bomo znali izkoristiti priložnosti, ki izhajajo predvsem iz geostrateške lege Kopra, in tudi z malo sreče, bo čez pet let tudi edino slovensko tovarno pristanišče med sto največjimi.

Sebastjan Šik

Obiskali so nas

15. september: V organizaciji slovensko-nemške gospodarske zbornice nas je obiskala Bavarska gospodarska delegacija,

avtomobilske industrije in drugih ter predstavniki regijske gospodarske zbornice in bavarskega združenja za transport



Foto: Tatjana Jazbec

ki smo jo sprejeli skupaj s predstavniki pristaniške skupnosti. V delegaciji so bili predstavniki vodilnih bavarskih podjetij s področja logistike, informatike,

in logistiko. Delegacijo je vodil bavarski državni sekretar na ministrstvu za gospodarstvo, medije, energijo in tehnologijo **Franz Josef Pschierer**.

16. september: Obiskali so nas predstavniki japonskih podjetij skupaj s slovensko agencijo SPIRIT in japonsko zunanjtrgovinsko organizacije JETRO. Med

ki jo je v začetku leta pripravila skupina strokovnjakov japonskega ministrstva za transport in ministrstva za gospodarsko. Po primerjavi štirih severno-



Foto: Tatjana Jazbec

obiskom smo izpostavili, da je Luka Koper za Japonsko dobra izbira pri prekomorskih transportih v Evropo. To je pokazala tudi študija,

jadranskih pristanišč je koprsko pristanišče opredelila kot najsodobnejše in ga ocenila kot prvo najboljšo izbiro.

21. september: V spremstvu agencije SPIRIT nas je obiskala številčna kitajska delegacija iz pristaniškega mesta Ningbo, ki je bila na povratnem obisku v Sloveniji. V Kopru so delegacijo sprejeli tudi na Mestni občini Koper.

22. september: Gostili smo skupino avstrijskih logistov - pripravnikov družbe Rail

Cargo Avstrija. Samo dan kasneje pa so nas obiskali češki logisti iz ČD Cargo.



Foto: Marko Veljak



Foto: Suzana Zornada-Vrabec

28. september: na obisku pri nas je bil delegacija egiptovskih špediterjev in pomorskih agentov, članov združenja EIFFA (Egyptian Freight Forwarding Association), ki jo je vodil predsednik EIFFA **Medhat El Kady**. Srečanja sta se udeležila tudi **Čedomir Bojanić**, predsednik združenja pristaniških

špediterjev SPŠ in **Emil Bandelj**, predsednik zveze pomorskih agentov ZPPAS. Gostom smo predstavili prednosti Luke Koper in priložnosti za širitev sodelovanja. Delegacija je obiskala tudi predstavništva Luke Koper v Avstriji, na Slovaškem in Madžarskem. Suzana Zornada-Vrabec



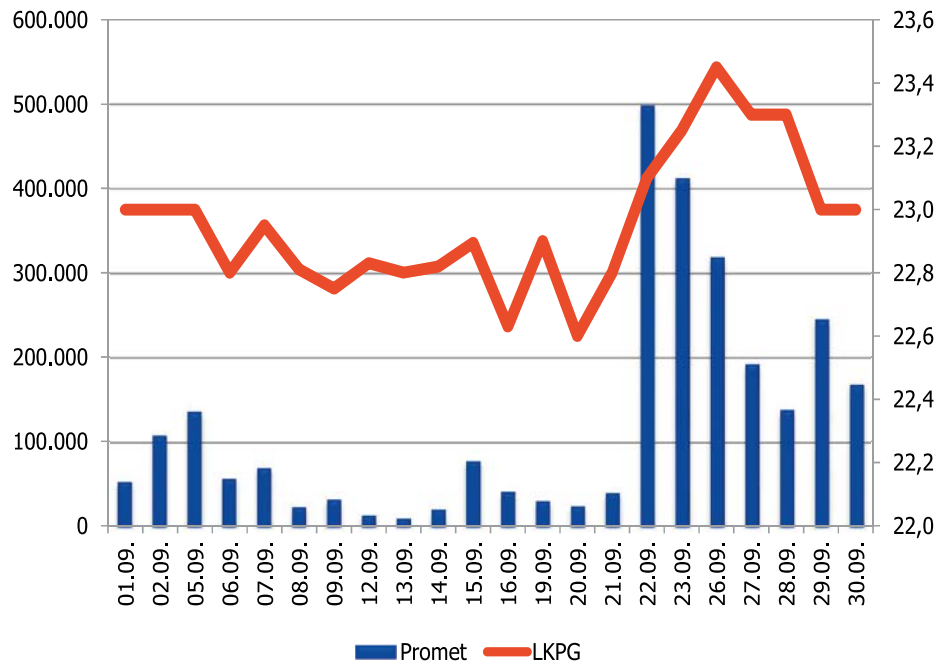
Foto: Mateja Clarici

Delnica Luke Koper v septembru

V septembru je povprečni zaključni tečaj delnice Luke Koper, d.d. znašal 22,95 evra, sicer pa se je njegova vrednost v minulem mesecu gibala med 22,60 in 23,45 evra. Pri tem je bilo sklenjenih 445 borznih poslov in poslov s svežnji, skupni promet za to obdobje pa je dosegel 2.715.087 evrov. Ob tem je lastništvo zamenjalo 117.672 delnic.

Najvišji tečaj, po katerem so bili sklenjeni posli, je znašal 23,49 evra, najnižji pa 22,50 evra. V primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta je delnica izgubila en odstotek vrednosti, medtem ko je v primerjavi s tečajem ob koncu leta 2015 njena vrednost ostala nespremenjena. Tržna kapitalizacija delnic Luke Koper je na zadnji dan preteklega meseca znašala 322.000.000 evrov.

Andreja Ličen-Čok



Gibanje vrednosti delnice LKPG in dnevnega prometa v septembru 2016

Luški dan v Izraelu

21. septembra je Luka Koper v sodelovanju s slovenskim veleposlaništvom organizirala že drugi poslovni dogodek za izraelske poslovne partnerje v Tel Avivu.

Na dobro obiskanem Luškem dnevu, kjer so sem pridružili tudi številni predstavniki slovenskih logističnih podjetij, smo udeležencem predstavili letošnje poslovne dosežke, tekoče investicije ter načrte in cilje do konca tega desetletja. Dogodek smo organizirali v sklopu EU projekta Fresh Food Corridors, ki ima za nalogo



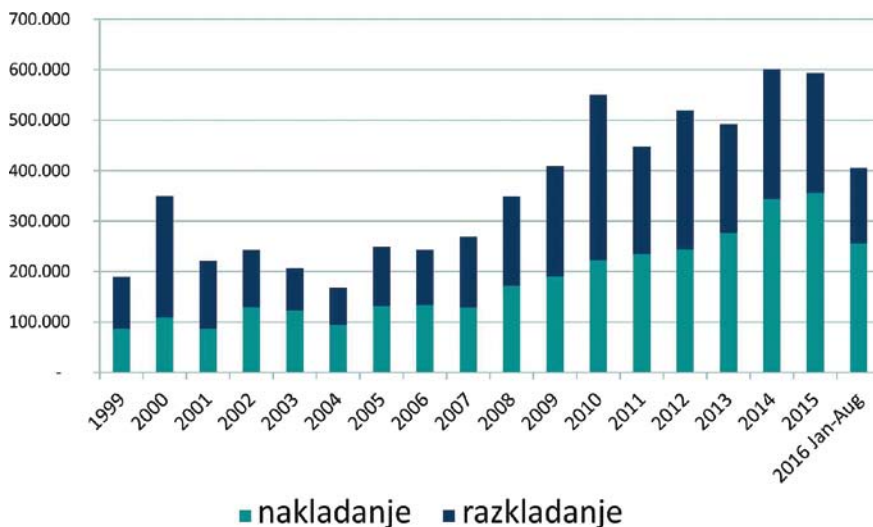
Foto: Andrej Cah



S sofinanciranjem Evropske unije
Instrument za povezovanje Evrope

vzpostaviti tri transportne koridorje skozi Slovenijo, Italijo in Francijo za prevoz hitro pokvarljivega blaga iz

Izraela v Severno Evropo, kjer bi skrajšali transportni čas, zmanjšali škodljive emisije ter pri prevozu uporabili nove tehnologije.



Izraelski prekomorski pretovor preko Kopra od leta 1999 (v tonah)

Izrael je za Luko že tradicionalni trg, saj smo z izraelskimi podjetji pričeli sodelovati zelo kmalu po ustanovitvi podjetja preko izraelskega ladjarja ZIM. Skoraj desetletje je bil Koper eno pomembnejših pristanišč za izraelsko blago, predvsem za sadje in zelenjavo, namenjeno v Evropo. V zadnjih letih pa se vse bolj krepi pretovor kontejnerskega blaga, kar omogočajo izboljšane direktne kontejnerske povezave s kratkimi tranzitnimi časi. V lanskem letu je pretovor za to državo znašal okrog 600.000 ton, letošnji podatki pa kažejo, da bo to leto najuspešnejše do sedaj, predvsem na račun kontejnerjev in avtomobilov.

Mateja Clarici

Posvet o varnem odpiranju pošiljk

Združenje za promet in naša pristaniška skupnost sta skupaj z Nacionalnim inštitutom za javno zdravje 1. septembra v Kopru organizirali strokovni posvet o varnem odpiranju kontejnerjev in kemijski varnosti v pomorskem prometu. Na posvetu je bilo 46 udeležencev, ki so z zanimanjem prisluhnili tujim in domačim strokovnjakom ter njihovim priporočilom o za zdravje primernem in varnem ravnanju s pošiljkami tudi takrat, ko običajno menimo, da ni nobene kemijske nevarnosti. Več informacij lahko zainteresirana javnost dobi v Luki Koper pri **Mihi Uršiču** s področja varovanja zdravja in ekologije.



Foto: Arhiv GZS

80 let uspešnega delovanja

8. septembra je podjetje Sigr Bizjak v Lescah na Gorenjskem obeležilo svojo 80-letnico delovanja. Družina Bizjak je lahko ponosna, da že tri generacije uspešno delujejo na področju prevoznitva. Njihove kamione pogosto vidimo tudi v Luki Koper, zlasti na terminalu za hlajene tovore.



Foto: Arhiv Sigr

Na ekonomskem forumu v Avstriji

Vodja predstavnitva Luke Koper v Avstriji **Gordan Ban** se je 29. in 30. septembra udeležil ekonomskega foruma v avstrijskem Veldnu, na katerem so se zbrali predstavniki gospodarstva, izvršne oblasti in politike iz Srednje in Jugovzhodne Evrope.

Tema, letos že 7. foruma, je bila Prihodnost trgov – izvoz, digitalizacija in industrija. Slavnostni govornik je bil avstrijski kancler **Christian Kern**, med sodelujočimi pa je bil tudi Gordan Ban, ki je udeležencem foruma predstavil južno transportno pot preko Kopra, tako z vidika ponudbe, učinkovite izvozne logistike, kakor tudi z okoljevarstvenega vidika.



Foto: Monika Klimer

Dve novi redni ladijski liniji

V septembru je začel delovati nov Ro-Ro/car carrier servis, ki bo enkrat na mesec povezal Koper z državami Bližnjega vzhoda. Operater Liberty Global Logistic bo na rotaciji Koper - Beirut (Libanon) - Aqaba (Jordanija), Jeddah (Saudska Arabija) in Jebel Ali (Združeni arabski emirati) tovor vozil z ladjo Heroic Leader. Prvič smo jo v Kopru videli 16. septembra.



MSC je uvedel novo kontejnersko linijo - Adriakia, ki bo pristanišča severnega Jadrana povezovala s turškimi pristanišči Izmir, Gemlik, Gebze, Istanbul in Tekirdag. Ladje bodo v Koper prihajale ob ponedeljkih. Prva ladja Reecon Wolf je prispela 3. oktobra.

Tekst in foto: Mateja Clarici

Leta 1996 se je začel »veliki pok« s skupino Volkswagen

Kmalu po odprtju avtomobilskega terminala v Luki Koper, to je bilo pred 20. leti, so prišle v Koper prve velike pošiljke avtomobilov skupine Volkswagen za sredozemska pristanišča. Šlo je za pomemben posel, ki se je vsa ta leta do danes lepo razvijal in rasel, tako da je danes pretovor te skupine avtomobilov količinsko največji.

»Le nekaj mesecev po odprtju avtomobilskega terminala je Luka Koper uspela pridobiti novega poslovnega partnerja. Grupacija Volkswagen je v ostri konkurenci ostalih pristanišč in transportnih poti izbrala koprsko pristanišče,« preberemo v Luškem glasniku iz leta 1996. To so razumeli kot enega od dokazov o pravilni tržni naravnosti Luke Koper. Danes se nam to ne zdi nekaj posebnega, takrat pa pridobivanje takšnega posla nikakor ni bilo tako samoumevno.

Vse skupaj se je začelo, ko je **Egon H. Harms**, lastnik specializirane avtomobilske špedicije, iskal optimalno transportno pot za Volkswagrove avtomobile po najkrajši poti do vzhodnih sredozemskih pristanišč, se spominja **Arlene Lovrečič Mikac**, direktorica družbe BLG CarShipping Koper, ki je prevzela ta posel. »Gospod je najprej obiskal Monfalcone, a ga tam niso razumeli kot nekoga, ki ponuja poslovno priložnost. Nato je prišel v stik s prodajno službo

Luke Koper, ki je zaznala, da ponuja posel, dober posel. Šlo je za izvoz okoli 35.000 avtomobilov na leto. Naročnik je želel pretovoriti čim več avtomobilov na jug in čeprav je imel svoje ladje, so poiskali še druge in tako je destinacijo iz Kopra dobil grški ladjar, ki je 18. oktobra pred 20. leti z ladjo Neptun Sky odpeljal prve avtomobile v Sredozemlje.

Pri vsem tem je bilo izjemnega pomena samo dogovarjanje. To so bili poslovneži, ki so z enim stiskom roke sklenili posel in kar so se zmenili, to je držalo. Šlo je skorajda že za gentlemanske dogovore,« poudari direktorica. To potrди tudi njena sodelavka, koordinatorica vodij projektov, **Elizabeta Šavron**, lahko bi ji rekli »botra« tega prvega večjega avtomobilskega posla v Luki Koper, tedaj zaposlena na Ferspedu: »Fersped je imel izkušnje v mednarodnem prometu, tudi z avtomobili, drugega špediterja za avtomobile pa takrat tukaj ni bilo, bil je le predstavnik E.H. Harmsa za Volkswagen Transport v Luki



Naši sogovornici Arlene Lovrečič Mikac (na sliki levo) in Elizabeta Šavron
Foto: Sonja Kranjec

Koper. V bistvu nismo slutili, za kako velik posel bo šlo.«

Niso se spraševali, ali bo, ali ne, odkrito povesta. »Delali smo z močno voljo, s srcem in zanosom. Še vedno mislimo, da smo bili gonilna sila razvoja avtomobilskega terminala. Tedaj je nad tem poslom za E.H. Harms bedel **capt. Koepke**, ki je nadzoroval in zahteval kakovost. S prepričevanjem in vztrajnostjo je dosegel velik napredek pri storitvah terminala. Pri poslu z avtomobili so ključne zahteve za kakovost, pri Volkswagnu so te še posebej visoke.

Pri tem moram poudariti tudi, da je bilo vodstvo Luke Koper, kakor tudi zaposleni na avtomobilskem terminalu, izredno fleksibilno, pripravljeno sodelovati in predvsem zelo poslovno naravnano. Posel je rasel, v ključnem trenutku so najemali tudi več skladiščnih površin. Ves čas Luka Koper dela dobro za razvoj, se prilagaja potrebam, je inovativna in najde hitre rešitve. Z leti so se njene storitve širile, izboljševale, se razvijale, dosegli so določene certifikate, izboljšali tehnični servis in tako naprej. Tudi carinska služba se je pri

teh poslih izkazala, imeli so izreden občutek za posel, reševali so težave in pred državo podpirali posel v Luki Koper. Da je posel uspeval, so zaslužni tudi na železnici na Tovorni postaji Koper, kakor tudi ladijski agenti, kontrolne hiše. Vsi smo delali skupaj za interes stranke in se skupaj razvijali. Vsak, ki je sodeloval v tej logistični verigi, je bil pomemben, vsak je prispeval svoj del.

Poleg tega so se ves čas za ta posel potegovala tudi druga pristanišča, tako da nikakor ni samoumevno, da ga dela prav Luka Koper. Ključno za nadaljnji razvoj in pridobivanje novih količin tovora, ne le avtomobilov, pa bi bil drugi tir. Tudi ko stranke hočejo v Koper z večjimi količinami, pristanišče Koper na to ni pripravljeno. V Bremerhavnu pretovorijo dva milijona vozil letno, od tega cca. 600.000 Volkswagnov. Kako naj se velik logist torej obnaša v zvezi s Kopro? Kaj če pride v Koper z »velikim paketom«? Zato je drugi tir pomemben. Luka lahko gradi garaže, a kako bodo prišli avtomobili v luko in iz nje?«

Sonja Kranjec



Foto: Peter Kleva

Pred 20. leti so se odvijali sklepni procesi lastninjenja Luke

Pisalo se je leto 1996, ko je bila 7. junija družba Luka Koper, d.d. vpisana v sodni register, 25. julija je bila 1. skupščina družbe, 20. novembra pa je luška delnica z oznako LKPG (L-Luka, KP-Koper, G-serija G) prvič kotirala na ljubljanski borzi in je takoj sprožila zelo živahno borzno trgovanje.

Vodstvo podjetja je začelo aktivnosti za lastninsko preoblikovanje podjetja že leta 1991, medtem ko je bil zakon o lastninskem preoblikovanju podjetij sprejet leta 1992. Pri tem je bilo ključno vprašanje, kakšen model preoblikovanja podjetja bomo sprejeli. Z osamosvojitvijo Slovenije in globalnimi politično-zgodovinskimi premiki smo morali namreč podjetja, ki so bila prej v skupni lasti pod socialističnim samoupravljanjem, preoblikovati v državno oz. zasebno lastnino. V bistvu je šlo za zapleten proces lastninjenja, pri čemer smo imeli ljudje, ki smo v Luki Koper vodili ta proces, pred seboj jasen cilj: ohraniti poslovno neodvisno Luko, se spominja **Mirko Pavšič**, ki je vodil vse tehnične zadeve pri lastninjenju: »Z državo smo se morali uskladiti, kakšen model bomo izbrali, kar pa ni bilo lahko. Interesi države so bili povsem drugačni od naših. Spominjam se, da jih samo preoblikovanje vsebinsko ni kaj dosti zanimalo, hoteli so vse skupaj preprosto poddržaviti, vse ostalo pa ni bilo pomembno.«

Odnose z državo je vodil tedanji direktor **Bruno Korelič**, samo tehnično izvedbo lastninjenja, torej vse postopke od otvoritvene bilance, cenitve premoženja podjetja in vse drugo, pa je vodil Pavšič. »90 odstotkov dela je slonelo na računovodstvu in finančah ter pravni službi seveda«, pove Pavšič in doda: »Pri lastninjenju smo lahko sodelovali tudi zaposleni in upokojeanci preko notranjega odkupa in preko interne razdelitve s certifikati, ki jih je prejel sleherni državljan. Sledili smo cilju, kako odkupiti čim večji delež. Zato smo dve leti del dobička razdelili zaposlenim v obliki obveznic podjetja, namensko izdanih za lastninjenje. Pri tem smo pazili, da nihče ni mogel odkupiti pomembno večjega deleža od drugih, niti člani uprave ne. Da bi preprečili notranji odkup iz špekulativnih namenov smo tako v program notranjega odkupa vnesli poseben algoritem, ki je preprečeval tovrstne anomalije.«

Tudi občina je morala dobiti svoj delež, tako da je bilo potrebno ovrednotiti tudi zemljišča v njeni lasti. »Kot zanimivost naj omenim, da je bila občina pri pogajanjih z državo naš zaveznik. Po posebnem zakonu naj bi namreč

gospodarska javna infrastruktura prešla v last države oz. lokalnih skupnosti. In ker se na vladi oz. pristojnem ministru sprva niso hoteli aktivno vključiti v lastninjenje te infrastrukture oz. so hoteli poddržaviti kar celo luko, smo predlagali ustrezen dogovor z občino, ki bi postala lastnica vse infrastrukture. Potem so zadeve stekle malo hitreje«, se hudomušno spominja Pavšič.

Zaposleni, njihovi družinski člani ter upokojeanci še zdaleč niso mogli sami odkupiti Luke, saj je šlo za ogromno premoženje. Z otvoritveno bilanco na dan 1.1.1993 je bila nominalna vrednost osnovnega kapitala Luke 15,7 milijarde SIT (slovenskih tolarjev), preostala ocenjena vrednost podjetja (brez infrastrukture, ki je postala last države) pa 7,57 milijarde SIT. Ta drugi del premoženja se je lastnilil preko vseh takrat znanih zakonskih oblik; od interne razdelitve, notranjega odkupa, prenosa na državne sklade (pokojninskega in odškodninskega), pa vse do javne prodaje delnic državljanom.

Še prej je država z zakonom poddržavila zemljišča in luško infrastrukturo. Ta je bila ocenjena na 51 odstotkov celotnega premoženja, ki je bilo predmet lastninjenja. Zanj je država dobila 49 odstotkov prednostnih delnic in 2 odstotka navadnih. Imetnik prednostnih delnic ni imel pravice odločati o dobičku pri poslovanju, te delnice so imele tudi nižji donos. To je bil v bistvu kompromis v ekonomskem smislu; premoženje v obliki infrastrukture, vloženo v podjetje, namreč ne more zagotavljati običajno visokih donosov. Država je v najem oz. v koncesijo dala le zemljišča, a do sklenitve prave koncesijske pogodbe je moralo preteči še nadaljnjih neverjetnih dvanajst (!) let. Se je pa ta kompromis s prednostnimi delnicami končal leta 2007, ko je država prednostne delnice, s preglasovanjem o spremembah statuta na skupščini preoblikovala v navadne.

Danes bi verjetno izbrali isti model lastninjenja, je prepričan Pavšič: »Zdaj lahko na te procese gledamo drugače, tedaj pa je šlo za povsem nove zadeve. Orali smo ledino, ljudem smo



Novembra 1994 je Luka Koper izdala posebno brošuro, v kateri je objavila akte o lastninskem preoblikovanju in v kateri poziva zaposlene, bivše zaposlene ter upokojeance k notranjemu odkupu. V njej je Korelič med drugim zapisal: »Mnogo truda je bilo vložena, da nas niso v celoti poddržavili, dokažimo še naprej, da znamo dobro gospodariti.«

morali razložiti, kaj so to obveznice, kako pomembno je, da odkupimo čim večji delež našega podjetja, kako pomembno je, da smo njegovi lastniki. Poleg tega smo morali vse te postopke tudi administrativno izpeljati. Kasneje je bilo opravljenih tudi več revizij lastninskega preoblikovanja, ki so bile vse politično spodbujene in so imele za namen naknadno razveljaviti vpeljeni model. A nobena revizija ni ugotovila napak, ker je bilo vse narejeno korektno, pošteno, brez nobenih zasebnih interesov. Lahko smo ponosni nase, da smo naredili tako ogromno delo.«

Sonja Kranjec

Gradi se izvlečni tir

Nekaj več kot kilometer od kopske železniške tovarne postaje v smeri Dekanov naletimo na gradbiščno tablo: Sanacija ozkega grla na železniški progi Divača – Koper in PENP (elektro napajalna postaja) Hrastovlje.

Pod tem imenom (brez elektronapajalne postaje Hrastovlje) se je konec poletja pričela skoraj šest milijonov težka investicija, ki jo izvaja konzorcij treh družb: Kolektor Koling, CGP in CPG. Skladno z javnim naročilom in pogodbo z izvajalcem bo gradnja potekala v dveh fazah.

Prva faza: Izgradnja 1,2 kilometra drugega tira železniške proge med tovorno postajo Koper in območjem napajalne postaje Dekani (novi tir je v navedeni razdalji vzporeden staremu tiru). **Obrazložitev:** med obstoječim cepiščem Bivje in območjem elektro napajalne postaje Dekani se dogradi novi tir, zgradi nova podvoza in prepuste pod obstoječim in novim tirom, zgradi nov most čez Rižano za novi tir, uredi dostopne ceste do kmetijskih zemljišč, uredi in očisti melioracijske jarke ter prestavi komunalne vode.

Druga faza: Obnova obstoječega tira železniške proge med postajo Koper tovorna in območjem napajalne postaje Dekani. **Obrazložitev:** zamenja se zgornji ustroj in ustrezno prilagodi vozna mreža obstoječega tira, za zavarovanje obeh tirov pa se ustrezno prilagodi obstoječo elektronsko signalno varnostno napravo, s katero so zavarovane tovarna postaja Koper, glavna pristaniška postaja in potniška postaja Koper.

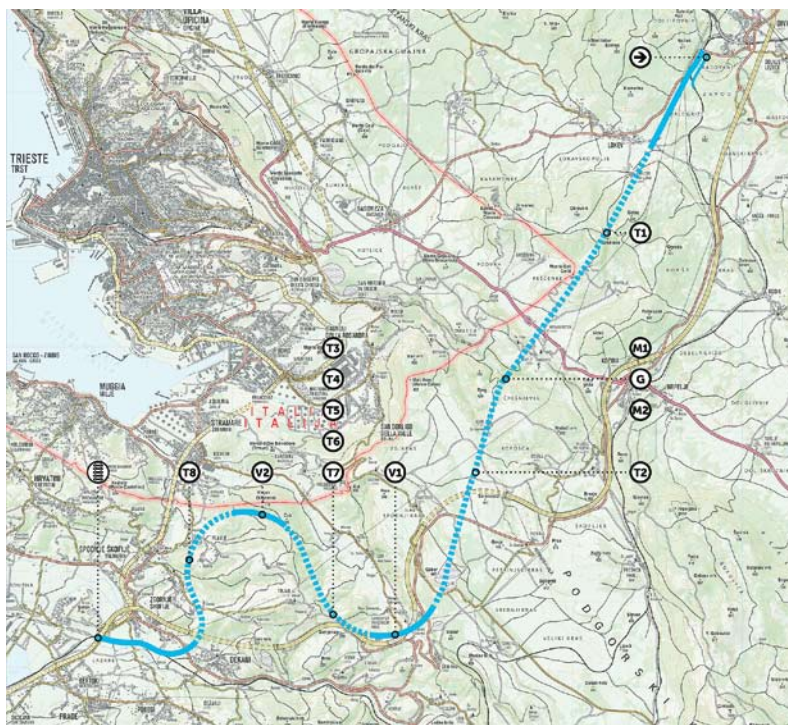
Izvajalec je bil uveden v delo 8. julija letos, gradnjo pa naj bi po pogodbi zaključil v 28. mesecih oziroma konec leta 2018.

Investitor sanacije je Direkcija RS za infrastrukturo, ki je že pridobila odločbo za sofinanciranje sanacije z evropskimi sredstvi v okviru t.i. CEF nacionalne ovojnice v vrednosti 20,56 milijona evrov. Sanacija torej s projektom, ki se zdaj izvaja, še ne bo zaključena. Predvidena so namreč še druga dela, ki jih bo direkcija oddala v okviru drugih postopkov javnega naročanja. Ta pa so: vgradnja signalno-varnostnih in telekomunikacijskih naprav, izvedba sistema železniške signalizacije ETCS (European Train Control System), gradnja PENP oziroma elektro napajalne postaje Hrastovlje ter verifikacijo sistema oziroma izvedbo vseh postopkov, s katerimi se bo potrdila interoperabilnost proge.

Tekst in foto: Tatjana Jazbec

Kronologija – izvlečni tir

april 2015	pridobljeno gradbeno dovoljenje
januar 2016	obvestilo o javnem naročilu
marec 2016	prispelo je 11 ponudb za izvedbo del
junij 2016	podpis pogodbe z izbranim izvajalcem
avgust 2016	uvedba v delo



Izvlečni tir bo na območju elektro napajalne postaje Dekani z dodatno kretniško zvezo povezan z obstoječim tirom in dejansko predstavlja prvi kilometer drugega tira med Divačo in Koprom



Gradbišče izvlečnega tira

Nova E-RTG dvigala poganja elektrika

Zaradi velike rasti pretovora kontejnerjev poteka na kontejnerskem terminalu vrsta naložb, med drugim tudi v mehanizacijo. Še pred koncem leta bo na terminalu začelo delati sedem novih RTG dvigal oz. transtejnerjev, ki jih uporabljajo za premik kontejnerjev na skladiščnih prostorih. Glede na to, da so zadnje transtejnerje nabavili pred štirimi leti, je terminal več kot nujno potreboval nove stroje.

V Luko Koper so 10. septembra prispela tri nova E-RTG dvigala (Electificated - Rubber Tyre Gantry Crane), to so zmožljiva mostna dvigala na 16 gumijastih kolesih. Izdelalo jih je finsko podjetje Konecranes, konstrukcija dvigala je bila zvarjena v hrvaškem podjetju Radež na Korčuli. Dvigala so sestavili v Luki Split, od koder so bila z vlačilcem pripeljana v Koper na 90 metrski maoni. Konec tega meseca pričakujemo še štiri.

Prav zanimivo je bilo videti, kako ta orjaška dvigala plujejo proti пристanišču, kjer so jih morali raztoriti z maone. Od naročila do dobave in njihovim raztoritjem jih je spremljal **Danjel Zobec** s področja investicij: »Potrebna je bilo veliko usklajevanja, saj smo imeli na razpolago le 24 ur. Maona se je z dvigali privezala v soboto ob polnoči na 7.c vezu, v nedeljo ob 15. uri so bila že vsa tri dvigala na kopnem.

Sam proces raztoritve je bil zahteven, dobro so ga morali organizirati, da niso motili delovnega procesa na terminalu. To so tudi



Transtejnerji so na morju čakali, da se sprostí vez na kontejnerski obali

Foto: Boris Vuga

ogromni stroji, vsako dvigalo namreč tehta kar 142 ton, razdalja med njegovimi kolesi je 25,5 metra. Poleg tega so tak projekt izvajali prvič, saj so se do sedaj vsa RTG dvigala sestavljala v pristanišču. Zobec: »Zaradi prezasedenosti terminala so se odločili za nabavo že sestavljenih dvigal. Dvigala smo postavili na čelo prvega pomola. Tam zdaj izvajamo testiranja varnostnih sistemov, pogonov, funkcij, opraviti je potrebno statični in

dinamični preizkus delovanja v prisotnosti državnega inšpektorja, ki izda potrdilo, da so stroji v skladu s standardi, sledi pregled dokumentacije. Čaka nas še usposabljanje upravljavcev in vzdrževalcev dvigal.«

V osnovi so ta RTG dvigala enaka tistim od zadnje nabave leta 2012, a z določenimi izboljšavami. »Kabine dvigal so nove in bistveno udobnejše, so tudi večje in dodatno izolirane, kar

bo prijetnejše za upravljavce. Dvigala imajo premaknjen motor na drugo stran, zato da se hrup širi stran od mestnega središča. Motor ima tudi boljše izolirano ohišje, močnejši je tudi dušilec zvoka na izpušnem sistemu. Ukinili smo tudi piskače in jih zamenjali z drugimi, ki oddajajo zvok samo v smeri vožnje in še to glede na hrup v okolici. Tako bodo ponoči dosti manj glasni od prejšnjih. Glavni ukrep pri novih dvigalih pa je bil njihova elektrifikacija s ciljem varovanja okolja pred hrupom in emisijami. Gre za nov sistem priklopa, ki ga trenutno uporabljata poleg nas le še dva terminala, v Turčiji in Španiji. Proizvajalec nam je dobavil t.im. APS sistem (Automatic PlugIn System), kar pomeni, da se dvigalo avtomatično brez upravljalca priklopi na električno omrežje. V ta namen bomo imeli na terminalu trenutno deset priklopnih mest, ki bodo nameščena v neposredno bližino mesta,« še pojasni Zobec.



Privezali so jih v temi

Foto: Adnan Čikotić



Pričetek razkladanja

Foto: Danjel Zobec

Kaj nova pridobitev pomeni za PC Kontejnerski terminal, smo vprašali njegovega tehničnega vodjo **Edvina Boškina**: »Nova dvigala bodo omogočila dvig produktivnosti kontejnerskega terminala, saj bomo po novem razpolagali z 22 RTG dvigali. Seveda bomo potrebovali tudi nove upravljavce oz.

vzdrževalce. Naložba je za nas pomembna, saj gre za zmogljive stroje. Že zadnja tri dvigala, nabavljena v letu 2012, so imela po 16 koles, prejšnja so jih imela osem, vgrajen imajo tudi sistem aktivnega preprečevanja nihanja tovora. Te tehnične rešitve so se izkazale za koristne, zato smo se

odločili za enake stroje in jih nadgradili s sistemom delovanja na električno energijo iz omrežja. To pomeni manj hrupa, manj emisij in ne nazadnje prihranek na energiji. Za primer izpada elektrike, pa imajo tudi dizelski pogon. Opremo novih dvigal smo nadgradili tudi s sistemom, ki preprečuje trke v kontejnerje na skladišču, s čimer smo zmanjšali tudi možnosti za rušitev kontejnerjev.

Primarno vodilo za naročilo takšnih dvigal je bilo znižanje hrupa predvsem ponoči in v smeri mestnega jedra, čemur prilagajamo tudi vso infrastrukturo na terminalu. Pri tej naložbi je šlo za celovit projekt, ki smo ga realizirali skupaj Luka Koper, podjetje Cavotec, ki je dobavilo opremo za odzjem električne energije iz omrežja, in proizvajalec samih dvigal Konecranes.«
Sonja Kranjec

Tehnične lastnosti dvigal:

- razdalja med kolesi je 25,5 metra,
- pod njimi se lahko skladišči 7 vrst kontejnerjev, prostora je še za eno vozno pot za tovornjake,
- višina dvigala je 18,1 metra, kar zadostuje za skladiščenje pet višin kontejnerjev,
- nosilnost je 40,6 tone,
- teža dvigala je 142 ton,
- primarno napajanje bo preko 1000V 250 metrov dolgega električnega kabla, ki je navit na kabel boben in omogoča, da se dvigalo pomika vzdolž blokov,
- dvigala uporabljajo tehnologijo priklopov na električno omrežje APS (Automatic PlugIn System),
- sekundarno napajanje imajo preko dizel motorja,
- hitrost vožnje dvigala znaša 135m/min.

Že drugo RMG dvigalo na nogah

Zadnji teden v septembru so monterji na kontejnerskem terminalu postavili na noge še drugo RMG (Rail Mounted Gantry) dvigalo, ki je po delih v pristanišče prispelo v prvi polovici

avgusta. Prvega so sestavili pred slabim mesecem, v maju 2017 pa od dobavitelja pričakujemo še tretjega. Več o RMG-jih si lahko preberete v septembrski številki Luškega glasnika.



Foto: Mateja Clarici

Obnova žerjavne proge na kontejnerski obali

Od izgradnje prve kontejnerske obale, ki je danes označena s številko 7, so minila že štiri desetletja. V tisto obdobje sodi tudi proga, po kateri se še danes premikajo prva Metalnina kontejnerska dvigala. Premikov je bilo v tem času mnogo, zato je bila sanacija žerjavne proge nujno potrebna. S celovito obnovo 2 x po 150 metrov dolge proge smo pričeli v drugi polovici septembra. Potekala bo fazno po 50 metrov, zaključena pa bo predvidoma v novembru.



Foto: Šaban Omanović

Urejanje kontejnerskega terminala

Na kontejnerskem terminalu že od konca maja poteka obsežna rekonstrukcija terminala, v okviru katere bomo premikali skladiščne bloke. Razdeljena je v štiri faze.

V izvedbi sta prvi dve fazi, ki zajemata ureditev 58.000 m² površin na zahodnem delu terminala, in bosta zaključeni v začetku leta 2017. Prenova podobno velike površine na vzhodnem delu, torej tretja in četrta faza, pa nas čaka v letu 2017. Ta velika naložba, ki je povezana tudi na nakup nove tehnološke opreme in že zgrajene dodatne železniške tire, nam bo v prvi vrsti zagotovila učinkovitejšo organizacijo na skladišču, z razširitvijo transportnih poti med bloki varnejše delo, zmanjšanje svetlobnega onesnaževanja, hrupa in emisij ter nenazadnje povečala življenjsko dobo prostora, ki ga je zaradi načina gradnje v preteklosti že dodobra načel zob časa. Kaj vse obsega investicija, smo vprašali **Maro Žerjal**, ki v Luki Koper vodi ta projekt: »Spremenili bomo višine in naklone površin, jih utrdili, da bomo lahko skladiščili šest kontejnerjev v višino, zrušili obstoječe in postavili nove svetilne stolpe, prestavili in prilagodili obstoječo vodovodno, komunalno, elektroenergetsko in telekomunikacijsko infrastrukturo terminala ter zgradili vso potrebno infrastrukturo za priklop na elektriko novih dvigal za nakladanje kontejnerjev na vagonne (E-RTG dvigala). Pri utrjevanju površin bomo na območju transtejnerskih poti namesto asfalta uporabili kombinacijo asfalta in cementa, ki se je ob



Rumeno obarvana površina bo urejena v tem letu



Prvo fazo rekonstrukcije smo zaključili v avgustu, v teku je druga faza

Foto: Mateja Clarici

opravljenem lanskoletnem testiranju izkazala boljše od asfalta. Ker gradbena

dela potekajo sočasno s pretovornimi operacijami, je za uspešen končni rezultat

potrebna velika mera usklajevanja in razumevanja.«
Tatjana Jazbec

Nova TH hala že čez leto dni

Pričeli smo z gradnjo večnamenskega skladišča za generalne in sipke tovore na drugem pomolu, natančneje med silosom za žita in operativno obalo drugega bazena. Gre dejansko za trikotni skladiščni hali površine 16.000 m², ki ustrežata

tehnologiji skladiščenja sipkih tovorov.

Po uvedbi v delo je izvajalec uredil gradbišče in pričel z gradnjo nove trafo postaje. Sledil bo izkop, temeljenje, postavitve nosilne jeklene konstrukcije in inštalacij. Izgradnja bo trajala dobro leto dni.

Foto: Mateja Clarici



Močnejši odbojnik za ladje z živino

Terminal za živino je potrebo po povečanju kapacitete priveznega mesta na živinskem terminalu, to je ureditev infrastrukture, ki bi omogočala privez daljših ladij, izrazil že »daljnega« leta 2010. Obstoječa obala 8.A veza je namreč dolga 43,71 metra, kar pomeni, da se v skladu s predpisi, ki urejajo varnost plovbe, lahko ob tako obalo, brez posebnih dovoljenj, privežejo ladje dolžine do cca. 80 metrov.



Na jekleno cev so montirali gumijasti odbojnik (Slika 3)



Nov odbojnik (Slika 4)

S spremljanjem dogajanja v transportu živine smo ugotovili, da se zelo intenzivno obnavlja ladijska flota, uvajajo ladje večjih kapacitet, kar pomeni, da se bodoči prevozi živine načrtujejo z modernejšimi in daljšimi ladjami, ki pa se ob obstoječi vez ne morejo privezati.

Obdelali smo večje število variant in kombinacij gradnje, saj je potrebno vsako novo investicijo tudi ekonomsko upravičiti ter ustrezno umestiti v prostor, tako da ne bo ovirala bodočega razvoja. Na terminalu za generalne tovore so se zares potrudili, zbrali podatke o potencialnih ladjah in izdelali zasnove manipulacije na samem terminalu, saj je pomembno ne samo, da ladjo varno privežemo, ampak da jo lahko tudi raztorovimo in natovorimo. Torej je bilo pomembno ugotoviti tudi, kje imajo ladje rampe za pretovor živine in zagotoviti, da rampa »pade« na obalo in ne v morje.

Zaradi vsega tega se je realizacija projekta kar zavlekla, tako da je bila projektna dokumentacija naročena šele v letu 2014, gradbeno dovoljenje za dodatni samostojni odbojnik, oddaljen 21,6 metra od obstoječe obalne konstrukcije 8.A veza proti zahodu, kot prva faza povečanja kapacitete, pa pridobljeno konec leta 2015. Celotna zasnova oz. koncept namreč predvideva še en dodatni odbojnik v oddaljenosti 44,3 metra od obstoječe konstrukcije in gradnjo povezovalne ploščadi izza linije odbojnikov, v podaljšku obstoječega veza proti zahodu.

Izvajalca gradnje smo izbirali na podlagi javnega naročila, postopek oddaje je bil kar dolg, saj je bilo vmes nekaj zapletov.

Pogodba z izvajalcem del podjetjem Adriaing je bila podpisana v maju 2016. Pogodbeni rok izvedbe je bil



Izkopu morskega dna je sledila postavitve škatle (Slika 1)



Nato so zvarili cev in jo zabili v morskno dno (Slika 2)

110 dni, in sicer zaradi dolgih dobavnih rokov jeklene cevi in gumijastega odbojnika. Sama gradnja pa je potekala zelo hitro.

Odbojnik je konstrukcija, sestavljena iz več elementov:

- Sam odbojnik je jeklena cev iz visoko vrednega jekla, premera 914,4 mm spremenljive debeline, zabita v nosilni peščeni sloj v globino -35 metrov, torej ca. 6 metrov v nosilni sloj.
- Armirano betonska škatla, položena v morskno dno in zapolnjena z betonom, služi kot horizontalna podpora jeklenemu pilotu, preko katere se obtežba prenaša na zasip iz kamnometala in naprej na raščen teren.
- Na morskni strani je na jekleno cev pritrjena sama konstrukcija odbojnika,

t.j. gumijast odbojnik s teflonsko naležno ploščo, ki absorbirata del pristajalne energije ladje.

- Na vrhu jeklene cevi je privarjen poler nosilnosti 1000 kN, ki služi za privezovanje ladij.
- Vrh jeklene cevi se razširja v manjšo ploščad, kamor privezovalec lahko ob manipulaciji stopi. Dostop je urejen z mornarsko lestvijo.
- Jekleni odbojnik je katodno zaščen, zgornja jeklena konstrukcija in tudi ves vijaki oz. sidrni material so antikorozijsko zaščiteni s premazi.

Tehnični pregled smo imeli 13. septembra, uporabno dovoljenje pa smo pridobili 4. oktobra.

Tanja Vižintin

Simbolični začetek oljarske sezone

Društvo oljkarjev slovenske Istre je prejšnji teden organiziralo že tradicionalni dogodek Oljka županov – oljka povezovanja, ki smo ga podprli v okviru sklada Živeti s pristaniščem. Gre za dogodek, s katerim že 20 let simbolično obeležujejo začetek sezone obiranja oljk. Obiranja plodov oljke županov so se udeležili

predstavniki obalnih slovenskih in zamejskih občin, generalna sekretarka vlade **Lilijana Kozlovič** in poslanec iz Kopra **Marko Ferluga**. Gostje so nato tekmovali v obiranju oljk in napolnili vsak svojo baligo.

Po napovedih Kmetijsko gozdarskega zavoda naj bi bila letošnja sezona že peta



foto D.J. Janez Kočar-fotograf@djanez@gmail.com



Oljke v pristanišču – oktober 2016

Foto: Tatjana Jazbec

slaba zapored predvsem zaradi poletne suše in škodljivcev (predvsem oljčne muhe in oljčnega molja). Oljke bomo v naslednjem mesecu obrali tudi v pristanišču, kjer pa zaenkrat kaže, da bo sezona dobra. Na območju

pristanišča raste približno 180 oljčnih dreves, iz katerih smo lani nabrali 1098 kg oljk. Ustekleničili smo 130 litrov olja in ga podarili našim poslovnim partnerjem.

Mateja Clarici

Tudi v sosednjih pristaniščih intenzivno investirajo

Družba Trieste Marine Terminal, ki upravlja kontejnerski terminal v tržaškem pristanišču, je že lani napovedala, da bo v naslednjih letih v povečanje kapacitet vložila slabih 190 milijonov evrov. Sosednje načrtovane investicije tudi vztrajno uresničujejo in so do sedaj porušili več starih skladišč, kjer bodo odslej skladiščili kontejnerje, dogradili so tudi pohodne konstrukcije in priključke za frigo kontejnerje. Sočasno posodablajo obalna dvigala in jih predelujejo tako, da bodo sposobna doseči 21. vrsto kontejnerjev na ladji. Nedavno so za 1,6 milijona evrov nabavili tudi novo informacijsko srce terminala, to je terminalski informacijski sistem Navis. Glavnino infrastrukturnih projektov bodo pričeli uresničevati v letu 2017, ko bodo pričeli s postopnim podaljševanjem pomola za 200 metrov in razširitvijo terminalskih železniških kapacitet.



H koncu gre tudi gradnja pomožnega kopenskega terminala Škrljevo na Reki. Terminal, ki je od morja oddaljen 10 km, bo razbremenil dejavnost praznjenja in polnjenja kontejnerjev, saj obstoječ kontejnerski terminal na Brajdici nima več možnosti za širitev, zato je bila preselitev dela dejavnosti tudi edina možnost. Po zaključku del, ki

so ocenjena na 47 milijonov evrov, bo reška pristanišče sposobno sprejeti 125.000 dodatnih kontejnerskih enot TEU. Letos bo terminal na Brajdici pretovoril predvidoma 180.000 TEU.

Nedaleč stran se nadaljuje tudi gradnja Zagrebačke obale, novega kontejnerskega terminala z dolžino obale 400 metrov, ki naj bi bil končan do leta

2018. Reška pristaniška uprava je že leta 2014 iskala koncesionarja, ki bi bil pripravljen prevzeti upravljanje terminala, a se na razpis ni prijavila niti ena družba. Razpis naj bi ponovili še letos, morebitni koncesionar pa bo poleg v prekladalno opremo moral vložiti sredstva tudi v podaljšanje operativne obale na 680 metrov.

Rok Štemberger

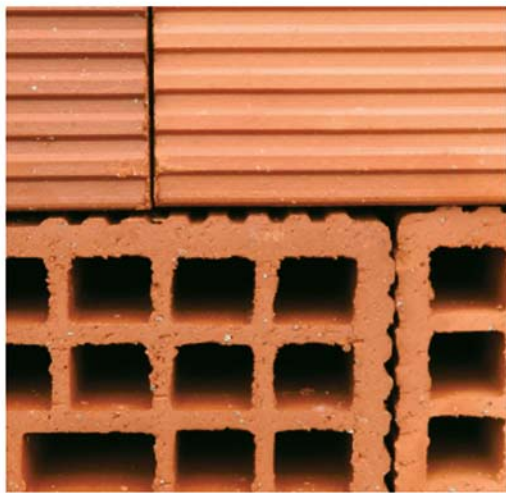
Luška inovacija nagrajena

21. septembra je Gospodarska zbornica Slovenije na Brdu pri Kranju podelila nacionalna priznanja za najbolj inovativna podjetja in inovatorje v podjetjih in javno raziskovalnih zavodih. Na slavnostnem dogodku so podelili 14 zlatih, 21 srebrnih in 5 bronastih priznanj.

Bronasto priznanje je prejela tudi Luka Koper za inovacijo opeka iz morskega sedimenta. Avtorica inovacije je okoljska managerka **Franka Cepak**, ki je po podelitvi povedala: »Že pred leti smo razmišljali o tem, ali bi bilo možno poiskati dodano vrednost izkopanim sedimentom in prikazati potencial njihove ponovne uporabe. Z Zavodom za gradbeništvo Slovenije smo izvedli skupen raziskovalni projekt z naslovom Uporaba sedimentov kot sekundarna surovina. Ugotovili smo, da morski sedimenti vsebujejo visok delež gline, primerno vsebnost kremenca in karbonatov, kar so pozitivne lastnosti opečnatih



Franka Cepak s prejetim priznanjem



Inovacija:
Opeka iz morskega sedimenta

Inovatorji:
mag. Franka Cepak

Opis:
Luka Koper mora stalno izvajati poglobljanja morskega dna; na voljo ima velike količine morskega sedimenta in premalo odlagališč. Ta morski sediment je ustrezen za izdelavo žgane opeke, kar je potrdila izvedena raziskava. Inovativna rešitev je izdelana do stopnje, ko je izdelovanje opeke možno, izdeluje se v podjetju Goriške opekarne, ki je sodelovalo v projektu. Izdelano opeko bo Luka Koper uporabila za izgradnjo novega objekta na lokaciji podjetja.

Podjetje:
Luka Koper d.d.

izdelkov. Goriške opekarne, ki jih je projekt zanimal, so izdelale pilotno opeko, primerno za zidove, cestne robnike, tlakovce, protihrupne bariere in strešne kritine.«

Ta projekt je leta 2014 navdušil tudi žirijo združenja evropskih pristanišč (ESPO – European Sea Ports Organisation), ki je Luka Koper podelila nagrado za projekt No waste, just resources!, v katerem smo predstavili primere dobrih praks pri ravnanju z odpadki v koprskem pristanišču.

Priznanje GZS za najboljše inovacije na nacionalni ravni predstavlja najvišje priznanje inovativnim dosežkom slovenskih podjetij in s tem

promocijo inovativnosti v Sloveniji. V zadnjih 14. letih so v celotni Sloveniji nagradili prek 7.700 inovatorjev in prek 2.400 inovacij ter na nacionalni ravni podelili 112 zlatih priznanj. »Prepričan sem, da je Slovenija dežela inovatorjev,« je dejal predsednik GZS **Marjan Mačkošek** na podelitvi in dodal, da: »Nimamo časa, da bi počivali na lovoričkah. Če smo danes dobri, moramo biti jutri še boljši! Da bomo vsaj ostali konkurenčni, če že ne povečali svojih primerjalnih prednosti in svoje pozicije na trgu. Brez inovativnosti napredka ne bo. Ne za posamezno podjetje, pa tudi ne za družbo kot celoto.«

Mateja Clarici



Gospodarska zbornica, Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo ter javna agencija SPIRIT so vse prejemnike nagrad in njihove inovacije objavile v dvojezičnem slovensko-angleškem katalogu, ki so ga naslovile Najbolj vroče inovacije.

Slika pove več kot tisoč besed - Luka Koper na Instagramu

Luka Koper ima po novem svoj profil tudi na vse bolj priljubljenem družbenem omrežju Instagram. V zadnjem letu je dosegel 500 milijonov mesečnih uporabnikov po vsem svetu, ki dnevno delijo več kot 70 milijonov vsebin. Instagram je mobilna aplikacija, preko katere delimo videoposnetke in fotografije. Tem lahko dodamo različne filtre, ki navadno fotografijo spremenijo v bolj privlačno.

Tako kot na vseh družbenih omrežjih, tudi na Instagramu danes lahko najdemo že skoraj vsa večja podjetja. Ljudje smo v osnovi vizualna bitja in so zato fotografije medij, preko katerega lahko uporabnikom pripovedujemo zgodbo podjetja in povečujemo prepoznavnost blagovne znamke. Svoj profil imajo npr. Maersk, CMA CGM, Apm Terminals in tudi pristanišči Trst ter Benetke.

Mateja Clarici

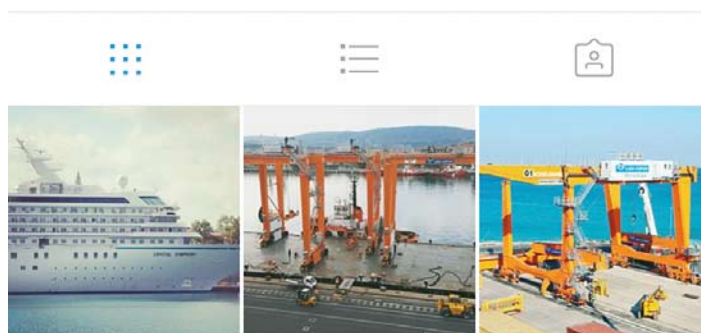


13 posts 199 followers 32 following

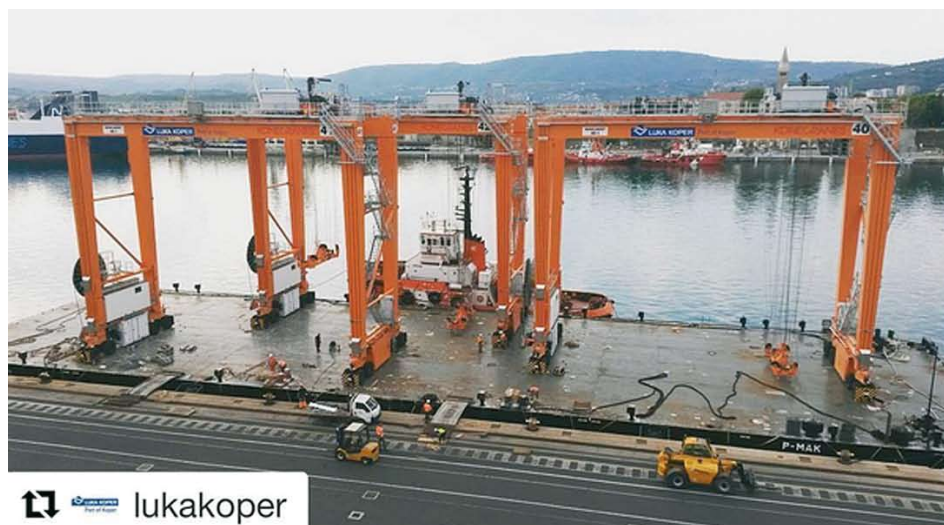
EDIT YOUR PROFILE

Luka Koper Port of Koper

The Official Instagram Account managed by Luka Koper, d.d. - Share your pictures with us, using #lukakoper #koperport
www.luka-kp.si



Profil Luke Koper na Instagramu



Našo objavo o prihodu novih RTG dvigal je delilo podjetje Konecranes, ki je svojim sledilcem postavilo vprašanje o tem, kakšne vrste dvigal so to in kje se nahaja Luka Koper.



52 likes

2d

liftingbusinesses Monday cranes brought to us by #lukakoper. Do you know what type of crane these are and where #portofkoper is located? 📷 #ports #photooftheday

medeline_ma Gantry cranes ?? In Slovenia?

❤️ Add a comment...

Na ogled najlepša evropska pristanišča

V prvem tednu oktobra je na Električni postaji v starem pristanišču v Trstu potekala fotografska razstava najlepših evropskih pristanišč. Fotografije so rezultat mednarodnega fotografskega natečaja #myportforTurku, ki ga je ob evropskem dnevu pomorstva aprila letos razpisala Evropska komisija.

Med 579 fotografijami 234 avtorjev, ki so poslali fotografije 166 pristanišč iz 24 držav, so izbrali 50 najlepših. Med temi sta tudi dve fotografiji koprskega pristanišča, ki sta jih posnela **Boris Vuga** in **Tanja Obreza** (o tem smo poročali v junijski številki Luškega glasnika).

#myportforTurku

